



STORTINGET

Innst. 166 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:28 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og Mona Fagerås om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen påse at det ikke tildeles kontrakter for tungt vedlikehold av togmateriell før det er gjennomført en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom dette tilbudet ikke lenger vil være lokalisert i Norge.
- Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og

Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Dokument 8:28 S (2023–2024) representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og Mona Fagerås om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane. Komiteen viser til at forslagsstillerne mener «staten må ta ansvar for å sikre nødvendig beredskap og driftsstabilitet på jernbanen». Forslagsstillerne viser til at det kan få betydning for både driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av jernbanemateriell helt eller delvis skal foregå i utlandet etter nye kontraktsinngåelser. Komiteen viser til at forslagsstillerne vil at slike kontrakter ikke skal tildeles før konsekvenser for drift og beredskap er utredet, samt at Jernbanedirektoratet gis i oppdrag å umiddelbart sette i gang en slik utredning i samarbeid med relevante aktører.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev av 23. november 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Komiteen merker seg at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å vurdere tiltak for bedre vedlikehold av materiell for å oppnå bedre driftsstabilitet på jernbanen. Utredningen skal også omfatte beredskap og oversendes departementet innen 31. januar 2024. Det fremkommer videre at Jernbanedirektoratet har tatt et initiativ for å se på vedlikehold av tog i lys av samfunnets behov for sikker tilgang på jernbanetransport, på bakgrunn av rapportene fra Forsvarskommisjonen (NOU 2023: 14) og Totalberedskapskomisjonene

(NOU 2023: 17). Komiteen viser også til at det i løpet av våren 2024 skal foreligge en rapport fra Anskaffelsesutvalget som skal tydeliggjøre muligheten for å stille krav til sikkerhet og beredskap i offentlige anskaffelser for å ivareta sikkerhets- og beredskapshensyn. Komiteen merker seg at statsråden legger til grunn at utredningsarbeidet i direktoratet knyttet til driftsstabilitet og beredskap ikke skal få konsekvenser for Vy sin anskaffelse av vedlikeholdstjenester.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, opplever at forslagsstillerens intensjon er å sikre tilstrekkelig høy innenlandsk aktivitet av vedlikehold av tungt jernbanemateriell for å sikre nasjonal beredskap.

Flertallet viser til ulike uttalelser fra Vy i pressen, der det kommer frem at Vy selv vurderer at de ikke har noe særskilt ansvar for å sikre nasjonal beredskap gjennom sine avtaler med underleverandører. Flertallet har ingen grunn til å betvile at dette isolert sett er riktig, men det er likevel etter flertallets syn viktig at det synliggjøres hvem som har ansvaret for beredskapen.

Det er også etter flertallets syn grunn til å understreke at når Vy, etter regjeringens beslutning, får direktetildelt en vesentlig del av togtilbudet i Norge, så påhviler det også selskapet et ansvar å sikre at Norge samlet sett får sitt beredskapsbehov dekket. Flertallet mener det er uholdbart at den varslede utredningen om beredskapen fra Jernbanedirektoratet ikke ble gjennomført forut for nye anbud, slik at direktoratet kunne lagt nødvendige føringer for selskapene. Flertallet mener dette utredningsarbeidet må igangsettes raskt, og at det sikres tilstrekkelig høy kvalitet på utredningen.

Flertallet har merket seg at bekymringen for beredskapssituasjonen knyttet til vedlikehold på jernbanen synes større i eksempelvis Forsvaret enn i Jernbanedirektoratet. Flertallet merker seg i den forbindelse spesielt Forsvarets innspill i brev av 7. november 2023 til denne saken, hvor de er svært tydelig i sin anbefaling. Forsvaret skriver:

«Ut fra et forsvarsperspektiv er det viktig at vedlikehold av kritisk jernbanemateriell utføres i Norge.»

Flertallet mener at når den sikkerhetspolitiske situasjonen er blitt vesentlig endret de siste årene, er det avgjørende at beredskapsspørsmålet ikke blir sett ute-

lukkende på som en del av sektoransvaret, men at man har en bred utredning av dette. Flertallet mener regjeringen må sikre bred involvering i utredningsarbeidet, slik at Jernbanedirektoratet, Forsvaret og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) får et felles mandat om å utrede beredskapsbehovene for jernbanen. Arbeidet bør etter flertallets syn innrettes slik at aktørene i sektoren sikres involvering underveis i arbeidet. Flertallet ber regjeringen sikre en tillitvekkende prosess.

Flertallet mener det fortsatt er mulig å sikre en minimumberedskap for norsk jernbane gjennom å utnytte de opsjonene som Vy fortsatt har gjennom tidligere inngåtte avtaler med Mantena. I den sammenheng vises det til at statsråden har kommunisert ulike forpliktelser knyttet til disse avtalene på ulike tidspunkt. Flertallet viser til statsrådets svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:25 (2023–2024) der statsråden 11. oktober 2023 gir følgende svar til Stortinget:

«Tungt vedlikehold på FLIRT-togene som er omfattet av kontraktene om Østlandet 1 og 2 skal fremdeles gjennomføres av Mantena frem til 2029.»

Et tilnærmet likt svar gir statsråden 26. oktober 2023 på skriftlig spørsmål, Dokument nr. 15:157 (2023–2024).

Flertallet viser til at statsråden senere endrer sin forklaring rundt disse opsjonene. I brev til komiteen dattert 23. november 2023 skriver statsråden blant annet:

«For FLIRT-boggier har Mantena avtale med Vy om vedlikehold frem til 2025, og Vy har en ensidig rett til å forlenge avtalen frem til 2029. Avhengig av om Vy utløser denne opsjonen, vil Stadler overta vedlikeholdet på FLIRT-boggi mellom 2026 og 2029. Tidspunktet er per dags dato ikke endelig fastsatt.»

Flertallet merker seg at det som i to ulike dokumenter til Stortinget tidlig høsten 2023 ble omtalt som en inngått avtale frem til 2029, viser seg å ikke stemme når statsråden kommenterer gjeldende representantforslag.

Flertallet merker seg også at dette ytterligere konkretiseres i statsrådets svar 30. november 2023 på skriftlig spørsmål, Dokument nr. 15:514 (2023–2024). Da skriver statsråden:

«Avtalen varer i utgangspunktet fra 1.1.2018 til 31.12.2025, men Vygruppen AS har en ensidig rett til å forlenge avtalen med ett år av gangen i inntil fire år, frem til 31.12.2029. Vy har overfor Samferdselsdepartementet bekreftet at selskapet fortsatt har til intensjon å forlenge avtalen med Mantena om boggivedlikehold på Flirt-togene fram til 2029.»

Flertallet mener det er uholdbart at Stortinget er gitt informasjon som ikke er konsistent over tid og som er mangelfull. Det som av statsråden ble presentert som

et varig oppdrag til Mantena frem til 2029, viser seg nå å kun være en opsjon som kan utløses årlig.

Flertallet mener det må sikres en langsiktighet i denne avtalen, slik statsråden indikerte i sitt svar 11. oktober 2023 på skriftlig spørsmål, Dokument nr. 15:25 (2023–2024). Det vil gi varig grunnlag for å opprettholde kompetanse og kapasitet for tungt vedlikehold på jernbanen i Norge. Flertallet forventer at statsråden sikrer at Vy, slik statsråden indikerer i sine siste svar til Stortinget, utløser disse opsjonene frem til 2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptatte av at man har god beredskap og gode planer for å kunne opprettholde et togtilbud i krise og krig. Det er i den sammenheng avgjørende at det er mulig å gjennomføre vedlikehold i Norge og at det etableres tilstrekkelig lager av de komponentene Norge er avhengig av å importere.

Disse medlemmer registrerer at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å vurdere tiltak for å oppnå bedre vedlikehold av tog og utvikling av verkstedene. Disse medlemmer er spesielt oppmerksomme på at utredningen skal svare opp Forsvarskommisjonen og Totalberedskapskommisjonens beskrivelse av togvedlikehold i lys av samfunnets behov for sikker tilgang på jernbanetransport.

Disse medlemmer er opptatte av at det helt nødvendige fokuset på beredskap og nasjonale sikkerhetsinteresser i større grad må synliggjøres i offentlige prosesser. Det er derfor både riktig og positivt at det er oppnevnt et anskaffelsesutvalg som blant annet skal ty-

deliggjøre muligheten til å stille krav til sikkerhet og beredskap i offentlige anskaffelser.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre innser at man må forholde seg til at Vy og Stadler nå har signert avtalen som er omtalt i representantforslaget, men mener likevel det er flere problemstillinger som har kommet frem i denne saken som det er viktig å sette søkelys på.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det vil ha avgjørende betydning for beredskap og sikkerheten at Vy etter en anbudsrunde har valgt sveitsiske Stadler som leverandør av tungt vedlikehold av togmateriell istedenfor Mantena. I dag leveres vedlikeholdstjenestene av det statlig eide Mantena, som driftes ved deres verksted i Groruddalen i Oslo. Ved utflytting vil beredskapen svekkes betydelig.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. desember 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Morten Stordalen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2256-

23. november 2023

Dokument 8:28 S (2023-2024) om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane

Jeg viser til overnevnte representantforslag og brev fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité av 7. november der det bes om Samferdselsdepartementets (SDs) vurdering av representantforslaget. Det fremmes to forslag.

1. Stortinget ber regjeringen påse at det ikke tildeles kontrakter for tungt vedlikehold av togmateriell før det er gjennomført en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom dette tilbudet ikke lenger vil være lokalisert i Norge.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.

Vygruppen AS (Vy) gjennomfører anskaffelsen av vedlikeholdstjenester i medhold av forsyningsforskriften, som ligger under lov om offentlige anskaffelser. Vedlikeholdet som i dag utføres i Norge på vegne av andre person- eller godstogselskaper er ikke berørt av Vys anskaffelse av vedlikeholdstjenester til persontogene omfattet av togtilbudet på Østlandet (iht. kontraktene Østlandet 1 og Østlandet 2). Forsvaret har i dag en egen avtale med en godsoperatører for å dekke deler av sine behov for godstransport på jernbanen.

Jernbanedirektoratet vurderer at et utfall av Vys anskaffelse, der deler av komponentvedlikeholdet ikke skal gjennomføres i Norge, ikke vil true beredskapen og togselskapenes evne til å oppfylle pålegg fra departementet med hjemmel i jernbaneloven § 6 b.

Vedlikehold av tog gjennomføres i løpet av korte perioder, mens togene ikke er i bruk i det ordinære rutetilbudet. Dette omfatter vedlikehold på selve togene, og komponenter som tas av togene og byttes ut med en vedlikeholdt komponent. Slikt vedlikehold må nødvendigvis gjennomføres i Norge og det er ikke slik at togene kjøres ut av landet for dette. Også dagens vedlikeholdsregime er imidlertid avhengig av at noe vedlikehold utføres i utlandet. For eksempel er det slik at enkelte typer komponenter som tas av togene, blir sendt til utlandet for vedlikehold. I tillegg er komponenter som tas av togene og vedlikeholdes i Norge avhengig av deler som produseres i utlandet. Norge vil som et komparativt lite jernbaneland aldri kunne være selvforsynt med alt vi trenger for å opprettholde vårt togtilbud. Vår beredskap til å opprettholde et togtilbud i krise og krig vil ikke kunne begrense seg til vedlikeholdet som gjøres i Norge, men vil også være avhengig av at vi har tilstrekkelig lager av komponenter og innsatsfaktorer som vi importerer fra utlandet. Dette er strategier og tiltak jeg vil følge opp at er på plass i tiden fremover.

Vy vil fra 10. desember 2023 drifte togtilbudet i tråd med avtalene som er inngått med staten om togtilbudet på Østlandet. Vy har som nevnt inngått en avtale med Stadler om vedlikehold av togene som er omfattet av trafikkavtalene. Mantena AS har ved begjæring om midlertidig forføyning stanset kontraktsinngåelse. Tingretten har behandlet saken til fordel for Vy. Vy vil signere kontrakt med Stadler så snart som mulig. Dette er viktig blant annet for å sikre tilstrekkelig tid til mobilisering før oppstart av kontrakten i 2024.

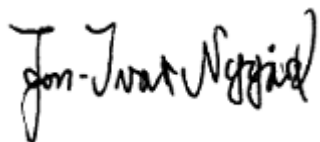
Vys nye vedlikeholdskontrakt innebærer at Stadler Service AG (Stadler) vil overta vedlikeholdet av boggier for både FLIRT og øvrige togtyper. Stadler vil overta alt vedlikeholdet, inkludert boggi, for de eldre togtypene (69, 70, 72 og 73) i 2024. For FLIRT-boggier har Mantena avtale med Vy om vedlikehold frem til 2025, og Vy har en ensidig rett til å forlenge avtalen frem til 2029. Avhengig av om Vy utløser denne opsjonen, vil Stadler overta vedlikeholdet på FLIRT-boggi mellom 2026 og 2029. Tidspunktet er per dags dato ikke endelig fastsatt.

I representantforslaget ber Stortinget regjeringen påse at det ikke tildeles kontrakter for tungt vedlikehold av togmateriell før det er gjennomført en utredning av konsekvensene. Når Oslo tingrett gir Vy medhold er Vy i utgangspunktet forpliktet til å inngå kontrakt med Stadler. Kontrakten som partene vil være forpliktet til å inngå stiller ikke krav om at vedlikeholdet skal utføres i Norge. I kontrakter som er omfattet av anskaffelsesregelverket er det forbudt å gjøre vesentlige endringer i kontrakten. Dette gjelder selv om leverandøren samtykker til den aktuelle endringen. Konsekvensen av å gjøre vesentlige endringer vil kunne være bøter, samt at kontrakten kjennes «uten virkning». En konsekvens av dette vil kunne være at Vy vil måtte terminere gjeldende avtale og gjennomføre en ny anskaffelse om vedlikeholdstjenester i henhold til anskaffelsesregelverket, noe som i verste fall vil kunne få konsekvenser for vedlikeholdsleveransen og det avtalte togtilbudet.

I supplerende tildelingsbrev 8/2023 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere tiltak for å oppnå bedre vedlikehold av tog og utvikling av verksteder, blant annet for å sikre at verdiene i materiellparken ivaretas på en best mulig måte og som et bidrag til å oppnå bedre driftsstabilitet på jernbanen. Utredningsarbeidet skal også omfatte hvilke hensyn som bør være førende for å sikre en god beredskap i Norge. Jernbanedirektoratet skal lede arbeidet i tett samarbeid med Norske tog og Bane NOR Eiendom, og utredningen skal oversendes departementet innen 31. januar 2024. Videre har direktoratet tatt et initiativ til å se nærmere på togvedlikehold i lys av samfunnets behov for sikker tilgang på jernbanetransport, slik det er beskrevet i Forsvarskommisjonen (NOU 2023:14) og Totalberedskapskommisjonen (2023:17). Ramme, mandat og tidsplan for dette arbeidet er ennå ikke avklart, men direktoratet vil bygge på relevant informasjon og kunnskap fra ovennevnte utredning også i dette arbeidet. Kontraktene om togtilbudet på Østlandet er inngått og JDIR har ikke til hensikt å reforhandle disse avtalene med Vy. Utredningsarbeidet til direktoratet forutsetter derfor ikke at de inngåtte trafikkavtalene med Vy skal reforhandles, eller at Vy sin anskaffelse av vedlikeholdstjenester må endres.

Totalberedskapskommisjonen viser til at det er oppnevnt et anskaffelsesutvalg, som blant annet skal tydeliggjøre muligheten for å stille krav til sikkerhet og beredskap i offentlige anskaffelser for å ivareta beredskapshensyn og nasjonale sikkerhetsinteresser. Denne rapporten skal foreligge våren 2024 og er også noe jeg vil følge opp ved fremtidige direktetildelinger av persontransport med tog.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

